Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5087

21. 08. 89

Sachgebiet 91

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Häfner und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/4954 —

Ortsumgehung von Immenstadt (Allgäu)

Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.72.1308/101 By 89 – hat mit Schreiben vom 15. August 1989 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Seit Jahren wird eine Entlastung der Innenstadt von Immenstadt im Allgäu geplant. Für die Ortsumgehung wurden im wesentlichen zwei Trassenverläufe diskutiert, für die sich die Kurzbezeichnung „Westtrasse" und „Osttrasse" eingebürgert hat.

Der Bundesminister für Verkehr hat nun im Jahre 1988 für die Ortsumgehung Immenstadts im Zuge der B 308 die sogenannte Westtrasse linienfestgestellt, ohne daß für diese Trasse ein Raumordnungsverfahren vorlag oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde.

1. Welche rechtlichen Verfahren und welche tatsächlichen Erkenntnisse lagen dieser Entscheidung für die Linienfeststellung der Westtrasse zugrunde?

Der Linienbestimmung nach § 16 FStrG durch den Bundesminister für Verkehr lagen folgende rechtliche Verfahren und tatsächlichen Erkenntnisse zugrunde:

Das Raumordnungsverfahren für die B 308, Verlegung bei Immenstadt, wurde 1978 eingeleitet und mit der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Schwaben am 20. Juli 1983 abgeschlossen.

Im Verlaufe dieses Verfahrens waren nicht nur zwei, sondern eine ganze Reihe von Trassenvarianten bewertet worden:

— Stammlinie
  Mit ihr wurde das Raumordnungsverfahren im Februar 1978 beantragt. Sie zweigt in Höhe Ratholz von der bestehenden B 308 ab, umfährt den Großen Alpsee im Norden und endet an der AS B 19/B 308 im Ortsteil Stein.

— Modifizierte Stammlinie
  Sie umfährt Ratholz im Westen, ansonsten wie die Stammlinie.

— Wahllinie oder auch Moto-Cross-Trasse.
  Sie entspricht der in der Anfrage als Osttrasse bezeichneten Linie.

Als weitere Varianten wurden untersucht:

— Hangtrasse und

— Höhentrasse
  als Varianten der Stammlinie.

— Horntrasse
  als Südumfahrung von Immenstadt

— sowie verschiedene Vorschläge von Dritten, zum Teil als Varianten der Stammlinie und der Wahllinie.

Die landesplanerische Beurteilung ergab, daß die „Wahllinie" (Moto-Cross-Trasse) den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Die Stadt Immenstadt hat jedoch mit Beschluß vom 17. November 1983 die von der Regierung von Schwaben positiv beurteilte Trasse abgelehnt.

Daraufhin wurden im Bereich der Moto-Cross-Trasse nochmals weitere Varianten untersucht und schließlich aus der „Wahllinie" und einem Änderungsvorschlag der Stadt Immenstadt die sog. Westtrasse entwickelt. Sie unterscheidet sich lediglich im westlichen Abschnitt (Ortsteil Bühl, Kleiner Alpsee) von der „Wahllinie".

Die Stadt Immenstadt hat mit Beschluß vom 27. November 1986 diese sog. Westtrasse befürwortet. Die Regierung von Schwaben sowie das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen als Oberste Landesplanungsbehörde haben festgestellt, daß für diese Trassenvariante eine ergänzende raumordnerische Überprüfung nicht erforderlich sei.

Im Raumordnungsverfahren wurde auch die Umweltverträglichkeit überprüft.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat sich aus der Sicht der Landesplanung und Raumordnung einverstanden erklärt, daß diese Trasse gemäß § 16 FStrG bestimmt wird. Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 30. Oktober 1987 die sog. Westtrasse nach § 16 FStrG als Linie bestimmt, nachdem das Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministerien hergestellt war.

2. Welche Untersuchungen zur Qualität und Bedeutung der von den o. g. Trassen jeweils berührten Biotope lagen vor, und inwieweit wurden diese bei der Entscheidung berücksichtigt?

Die Ergebnisse der Biotopkartierung waren bekannt und wurden bei der Trassenentscheidung berücksichtigt.

Das in der Biotopkartierung dargestellte Biotop B 16, das sich auch auf den Kleinen Alpsee erstreckt, wird auf 300 m Länge von der

Osttrasse (Moto-Cross-Trasse) durchschnitten. Die Westtrasse durchschneidet dieses Biotop auf voraussichtlich 250 m Länge. Eine geringfügige Verschiebung der Westtrasse mit dem Ziel einer geringeren Beeinträchtigung des Biotopes wird zur Zeit untersucht.

3. Welche Landschaftsschutzgebiete werden von diesen Trassen jeweils betroffen oder gestört?

   Welche Angaben zur Länge von Trassen und Anbindungen in Biotopen und Landschaftsschutzgebieten lagen der Entscheidung zugrunde, und inwieweit wurde die Störung derartiger Landschaftsschutzgebiete und Biotope berücksichtigt?

Zwischen Immenstadt und Bühl werden weder von der Ost- noch von der Westtrasse zur Zeit festgesetzte Landschaftsschutzgebiete berührt.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Der Forschungsbericht Nr. 87 105 04 104 im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums des Innern geht auch auf die Ortsumgehung von Immenstadt ein. Dort wird die Entlastungswirkung einer Ortsumgehung sehr hoch angesetzt. Es wird eine Reduzierung des Verkehrs um 50 Prozent angenommen. Ein anderes aktuelles und einschlägiges Gutachten zur selben Frage, vorgelegt von Schächterle-Holdschuer, beziffert die mögliche Entlastungswirkung durch die Westtrasse aber auf lediglich 28 Prozent und stellt zudem fest, daß der Durchgangsverkehr nur 22 Prozent des Verkehrs in Immenstadt ausmacht. Die zu erwartende Neubelastung von Wohngebieten durch die Umgehung wurde bei diesen Zahlen noch nicht berücksichtigt.

   Welche Zahlen zum Verkehrsaufkommen, welche Einschätzung der Entlastungswirkung lagen der Bewertung im Bundesverkehrswegeplan und welche lagen der Entscheidung der Bundesregierung zur Linienfeststellung zugrunde?

Die Stadt Immenstadt beabsichtigt, ergänzend zur Umgehung verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt durchzuführen. Die zu erwartenden Entlastungswirkungen können deshalb nur im Gesamtzusammenhang beurteilt werden. Eine Verkehrsuntersuchung durch Prof. Karl-Heinz Schaechterle zeigt, daß bei Zugrundelegung des von der Stadt angestrebten Verkehrskonzepts an der kritischsten Stelle der Innenstadt (Jahnstraße südlich der Kemptener Straße) ein Rückgang von 17 600 Kfz/d auf 8 900 Kfz/d zu erwarten ist.

Grundsätzlich kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, daß durch die B 308-neu als Nordumfahrung (entspricht der West- bzw. Osttrasse, im Gegensatz zur „Horntrasse") die dringend gewünschte spürbare Entlastung in der Kernstadt von Immenstadt erreicht werden kann.

5. Welche ermittelten bzw. geschätzten Werte und Aussagen lagen bei diesen Entscheidungen hinsichtlich der Entlastung bisher vom Lärm Betroffener und hinsichtlich einer neuen bzw. intensivierten Lärmbelastung durch die Ortsumgehung vor?

Beim Raumordnungsverfahren und bei der Linienbestimmung konnte aus der Lage der Wohngebiete geschlossen werden, daß bei der Westtrasse die Zahl der von Immissionen betroffenen Bürger wesentlich niedriger ist als bei der Osttrasse.

Zwischenzeitlich hat die Stadt Immenstadt ermittelt, daß im Bereich von 100 m Abstand von der Osttrasse 2 600 Einwohner und von der Westtrasse 170 Einwohner leben.

6. Welche Ermittlungen, Annahmen oder Aussagen lagen hinsichtlich der gasförmigen Immissionen CO, NO_x sowie O_3 vor?

Wegen des Abstands der Bebauung, ihrer Lage und der auf der B 308-neu erwarteten Verkehrsmengen war und ist davon auszugehen, daß gasförmige Immissionen nicht zu Belästigungen der Anlieger führen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333